ROK XVIII Warszawa, czerwiec 1937 r. Nr. 6 (266)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TAK BYĆ NIE MOŻE!

Z pośród wielu krzywdzących i niesprawiedliwych postanowień, obowiązujących na P. K. P. przepisów emerytalnych wysuwa się na czoło wymiar odszkodowań za nieszczęśliwy wypadek.

Przyznajemy, że słowo: „krzywda" bywa czasem nadużywane; jeśli gdzie jednak jest ono na miejscu, jeśli istnieje gdzieś krzywda piekąca i dotkliwa, oburzająca do głębi i — dosłownie — krwawa, to właśnie tutaj.

Ogół pracowników P. K. P. żywych, zdrowych i pełniących służbę nie zdaje sobie właściwie sprawy z grozy swego położenia, pracownik idąc do służby, w której naraża stale swoje życie, z której może nie wrócić, nie uświadamia sobie, że w razie jego śmierci rodzina jego pozostanie w nędzy, albowiem pracodawca nie zdobył się na przezwoite jej zabezpieczenie. A jednak wymiar odszkodowań za nieszczęśliwy wypadek jest tak śmiesznie, tak oburzająco niski, że aż niewiarygodny. Wysocy i najwyżsi dygnitarze nie mający bezpośredniej styczności z procedurą wymiarową mają o poziomie odszkodowań najfantastyczniejsze wyobrażenie i nie chcą wprost wierzyć, gdy się ich informuje o smutnej rzeczywistości.

Jako organizacja jednocząca pracowników narażonych najbardziej na wypadki w służbie, zwracaliśmy stale i uporczywie uwagę na ten problemat, zabiegaliśmy o zmianę obowiązujących przepisów w memoriałach i wystąpieniach, protestowaliśmy przeciwko ich treści w uchwałach i artykułach. Przyznać musimy, że u władz kolejowych spotykaliśmy się zawsze z życzliwą aprobatą słuszności naszych żądań, cóż, kiedy nieśmiertelne „względy budżetowe" stały i stoją dotąd na przeszkodzie nawet w tym wypadku, nawet gdy chodzi o stosunkowo skromne fundusze na wyrównanie najcięższej i najboleśniejszej z możliwych szkód, tej która wynika z śmierci męża, ojca i żywiciela. Krzywdzone od lat wielu wdowy i sieroty znoszą w milczeniu łzawą swoją dolę, bo są bezsilne, bo i w jakiż sposób mogą się bronić i u kogo mają się upominać o swoją krzywdę; a starania organizacji zawodowych rozbijają się o beztroską obojętność „czynników miarodajnych", które z poza „względów budżetowych" nie chcą czy nie mogą dojrzeć tragedii ludzkiej i które nie zdają sobie widocznie sprawy z tego, że obecny stan rzeczy rzuca ponury cień na dobrą sławę największego przedsiębiorstwa państwowego.

Jednakże seria ostatnich katastrof kolejowych, w których położyli w ofierze swe życie liczni kolejarze wysuwa sprawę tę niejako przemocą na plan pierwszy. Zbyt bolesną jest rzeczywistość ujawniona w ten sposób w praktyce życia, zbyt jaskrawą jest unaoczniona tą drogą krzywdząca treść przepisów, aby można było zwlekać dłużej z wołaniem o natychmiastową, radykalną zmianę tych norm, o bezzwłoczną poprawę doli inwalidów, wdów i sierot po ludziach, po obywatelach, po pracownikach, którzy zginęli na posterunku pełniąc zaszczytny obowiązek służby publicznej lub w służbie tej odnieśli rany i utracili zdolność do pracy.

Nie wiemy kto i na jakiej podstawie obliczył obowiązujące normy, kto wykoncypował dziwaczną formułkę wymiarową. Wdowa po pracowniku który zginął w nieszczęśliwym wypadku ma otrzymywać „30% pięćdziesięcioprocentowej podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego", sieroty po nim 10% pięćdziesięcioprocentowej podstawy tego wymiaru. Przetłumaczmy tę magiczną formułkę na język rzeczywistości! Wdowa po ś. p. Lubińskim, który zginął w katastrofie pod Rudnikami otrzymała na tej podstawie zł. 30 miesięcznie, a sieroty po zł 10, wdowa po ś. p. Grochowskim, który zginął w tym samym wypadku zł 26 gr. 25, a sieroty po nim po zł 8 gr. 75. Jest to obliczenie zupełnie prawidłowe i co do grosza zgodne z przytoczoną powyżej formułką.

Taka jest cena życia pracownika kolejowego, na tyle szacują Polskie Koleje Państwowe szkodę jaką poniosła rodzina przez śmierć męża, ojca i żywiciela, który w służbie tego przedsiębiorstwa padł ofiarą nieszczęśliwego wypadku! Nie trzeba tutaj żadnych sentymentów ani żadnego patosu; wymowa cyfr jest bardziej wstrząsająca od najmocniejszych słów.

I niech nam ktoś wytłumaczy jeśli może, dlaczego właściwie szkoda powstała przez śmierć pracownika ma się mierzyć właśnie jakimś procentem od pięćdziesięcioprocentowej podstawy wymiaru czegoś tam i co

ma jedno z drugim wspólnego? A przecież koleje wiedzą dobrze jak się szkodę oblicza i ile z tego tytułu trzeba płacić. Niechże jakaś paniusia uszkodzi sobie brewkę w wypadku kolejowym i uszczupli swoje szanse zamążpójścia, niechaj jakiś komiwojażer „dozna uszkodzeń na zdrowiu" z powodu: spadła mu na głowę walizka — koleje płacą, grube setki, grube tysiące. Za rzeczywistą szkodę, za utracony zysk, za ból moralny! Wdowy i sieroty po pracownikach kolejowych nie mają prawa odczuwać bólów moralnych, a szkody swoje muszą mierzyć procentami od podstawy wymiaru — bo nie mają prawa skarżyć kolei do sądu, bo nie mają prawa dochodzić swej krzywdy, szkody i straty w procesie cywilnym. Szkodę i stratę oszacowały już zgóry raz na zawsze i według ogólnie obowiązującego szablonu Polskie Koleje Państwowe, korzystając z faktu, że wolno im być sędzią i rozjemcą we własnej sprawie. W ten sposób zobowiązany sam ustala wysokość swoich zobowiązań, a jak się wywiązuje ze swego zadania — to właśnie zostało wykazane.

Ale to i tak jeszcze sytuacja wyjątkowo dla wdów i sierot korzystna! Niechby tak jeden z drugim nie zginął na miejscu, niechby był sobie pożył jeszcze z 5 czy 6 miesięcy, niechby mu wymierzyli rentę inwalidzką i po tym dopiero niechby umarł! Nie ma sposobu aby w takim razie wdowa i sieroty otrzymały odszkodowanie! Chyba, że udowodnią, iż śmierć męża czy ojca nastąpiła właśnie i akuratnie wskutek nieszczęśliwego wypadku w służbie. Kto tam wie i kto sprawdzi na co zmarł jakiś inwalida kolejowy? Cóż zrobić? Sekcja zwłok, orzeczenie lekarzy prywatnych, nigdy zresztą nie kategoryczne, zawsze warunkowe i chwiejne — a pp. urzędnicy sanitarni P. K. P. „związku przyczynowego" z zasady nie uznają, władze z reguły odmawiają odszkodowania, N. T. A. nie jest powołany do kontrolowania treści orzeczeń lekarskich a droga sądowa i tutaj zamknięta.

Z umysłu nie omawiamy bliżej wymiaru odszkodowań inwalidzkich, te bowiem, aczkolwiek również oburzająco niskie i niezdolne wyrównać szkody doznanej w wypadku, mają przynajmniej jaki-taki sens, skoro wymierza się je w procentach od uposażenia i w zależności od stopnia utraty zdolności do zarobkowania.

Cóż można na to odpowiedzieć, czym można uzasadnić wobec kolejarzy, wobec społeczeństwa, wobec sumienia własnego taki wymiar odszkodowań? Że wdowa i sieroty otrzymują obok i oprócz odszkodowania ponadto jeszcze zaopatrzenie wdowie i sieroce w wysokości zależnej od grupy uposażenia i od wysługi emerytalnej? Przecież otrzymywałyby je także gdyby ich mąż i ojciec zmarł sobie spokojnie na łóżku bez związku ze służbą i nieszczęśliwym wypadkiem, przecież gdyby żył, mógłby się dosłużyć pełnej emerytury, byłby zarabiał nie 50%, podstawy wymiaru, lecz pełne uposażenie z dodatkami przez długie, być może, lata, no i przecież na to zaopatrzenie płacił i to słono płacił, swój ciężko i uczciwie zapracowany grosz!!

Tak dalej być nie może. Żadne „względy budżetowe" nie mogą stać na przeszkodzie sprawiedliwemu załatwieniu tej sprawy. W razie odmownego stanowiska czynników fiskalnych odwołamy się do opinii publicznej, która z pewnością stanie po naszej stronie. Mają przecież kolejarze tylu proszonych i nieproszonych obrońców, tylu mianowanych i samozwańczych wodzów i opiekunów oraz „towarzyszy broni". Prosimy, otwiera się wdzięczne pole do pracy, można w słusznej sprawie dowieść czynem swoich sentymentów!

Wierzymy, że z pomocą czy bez pomocy musimy w tej sprawie zwyciężyć. W państwie, w którym czterdziestu kilku emerytów pobiera po 1000, 1500 i 2900 zł „zaopatrzenia", a 400 dygnitarzy równie słone uposażenie, w przedsiębiorstwie, które stać na „Pyramy", elektryfikacje i automatyzacje — wdowy i sieroty po maszynistach, którzy położyli życie na ołtarzu swego twardego obowiązku głodem przymierać nie mogą!

GODZINOWE

W numerze 4 (264) „Maszynisty" z roku bież. na str. 28 i 29 podaliśmy dokładne sprawozdanie z przebiegu audiencji, której udzielił p. Minister Komunikacji, **płk. Ulrych**, przedstawicielom naszej organizacji dnia 20 kwietnia 1937 r. Według tego sprawozdania, które odpowiada najzupełniej rzeczywistemu przebiegowi audiencji i którego ścisłość nie została dotąd przez M. K. zakwestionowana, oświadczył p. Minister, iż **dotychczasowy system godzinowego utrzymany być nie może, że M. K. przystąpi natychmiast do pracy nad nowym systemem i że do udziału w tej pracy powoła przedstawicieli naszego Związku.**

W tym samym artykule podaliśmy również ścisłą informację o przebiegu rozmowy przedstawicieli naszego Związku, odbytej dnia 20.IV 1937 r. z p. Dyrektorem Departamentu Mechanicznego M. K., inż. **Stodolskim**, który, interesując się podówczas sprawą godzinowego, zapowiedział „w przyszłym tygodniu" zwołanie konferencji na ten temat z przedstawicielami wszystkich okręgów naszego Związku.

Od tego czasu minęły już 2 miesiące, a mimo to **sprawa godzinowego nie posunęła się ani o jeden krok naprzód.** P. Dyrektor inż. **Stodolski,** o którego szczerej życzliwości dla naszych potrzeb i postulatów jesteśmy dowodnie przekonani, zrezygnował, z nieznanych nam bliżej powodów, z odbycia konferencji w szerszym gronie i ograniczył się do wysłuchania opinii Prezydium Związku oraz do przyjęcia streszczenia naszych poglądów na sprawę godzinowego, a w Biurze Personalnym M. K. nie możemy się do dziś dnia w tej sprawie, mimo usilnych starań, niczego zdecydowanego dowiedzieć. Nie wiemy, czy M. K. przystąpiło w myśl poleceń p. Ministra natychmiast do pracy nad nowym systemem godzinowego, stwierdzamy jednak, że **wbrew tym poleceniom Związek nasz dotąd nie został powołany do udziału w tej pracy.** O ile nam wiadomo, nie powołano zresztą do tego także i innych Związków.

Tymczasem trwa i pogłębia się chaos, wytworzony wprowadzeniem wadliwych, nieżyciowych i niecelowych przepisów, utrzymują się w mocy krzywdzące normy a wśród pracowników parowozowych, którzy, na podstawie oświadczeń p. Ministra, spodziewali się i mieli prawo spodziewać się szybkiego działania i konkretnych wiadomości o przebiegu prac nad nowelizacją obecnego systemu, rośnie niezadowolenie i rozgoryczenie. Zresztą ma dość już tego systemu także i administracja kolejowa, której przysparza on mnóstwo nieproduktywnej i żmudnej, a bezużytecznej pracy tak, że i z tej strony również dają się odczuć objawy zniecierpliwienia.

Nie wiemy, czemu należy przypisać tę znamienną zwłokę. Trudno przypuścić, aby Biuro Personalne M. K. nie mogło sobie przez 2 miesiące poradzić z niezbędnym do takiej pracy materiał'em i przygotować się do dyskusji w sprawie, która wałkuje się już od 2 lat, a w ciągu ubiegłego roku była przedmiotem wnikliwych studiów, ankiet, sprawozdań i obliczeń. Wolno wobec tego przypuszczać, że istnieją jakieś czynniki, którym nie w smak poszła decyzja p. Ministra i które, nie mogąc się pogodzić z bankructwem swoich pomysłów, świadomie opóźniają tok pracy nad tym zagadnieniem, być może w nadziei, że niemiły problemat „przyschnie" i „rozlezie się po kościach", inaczej mówiąc, że personel parowozowy znudzi się swoją opozycją, pogodzi się z istniejącym stanem rzeczy i zapomni o grożących mu w takim razie niebezpieczeństwach.

Pracownicy parowozowi zachowywali się dotąd przez cały czas trwania walki o sprawiedliwy system godzinowego lojalnie, spokojnie i przyzwoicie. Nie znaczy to bynajmniej, aby zgodzili się na lekceważenie swoich najżywotniejszych interesów. Nastroje w ich szeregach są, wskutek nieusprawiedliwionej niczym zwłoki ze strony M. K., burzliwe i obawiamy się, że mogą się one ujawnić w formie niepożądanej.

W tym stanie rzeczy jest naszym obowiązkiem oświadczyć, że ufając w całej pełni słowu p. Ministra Komunikacji i mając prawo powołać się na jego jasne i bynajmniej nie dwuznaczne decyzje, zmuszeni jesteśmy nastawać na ścisłe wykonanie jego poleceń. Apelujemy zatem do właściwych czynników w M. K. o natychmiasto-

we podjęcie prac nad zmianą systemu godzinowego przy naszym współudziale i o przeprowadzenie tych prac w taki sposób, aby, zgodnie z intencjami p. Ministra, uzyskane zostało zupełne uzgodnienie stanowiska M. K. ze stanowiskiem pracowników, reprezentowanych przez Związek.

W przekonaniu, iż czynniki w M. K. istotnie i ostatecznie miarodajne nie ponoszą winy omawianej zwłoki, spodziewamy się, że apel niniejszy odniesie skutek pomyślny.

CO O TYM SĄDZIĆ?

W Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu nr 7 z dnia 18 maja 1937 r. pod poz. 41 ogłoszony został **„Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 6 maja 1936 r. nr 39 w sprawie ustanowienia, nieprzewidzianego przepisami o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. nr A 5 egzaminu ścisłego na nastawniczego oraz jednolitego przeprowadzania w ramach obowiązujących przepisów egzaminów praktycznych na stanowiska, związane z ruchem pociągów, z obsługą urządzeń stałych i kotłów parowych".**

Już sam tytuł budzi z miejsca wątpliwości natury zasadniczej. Jakto? Okólnik **Dyrektora Kolei** o ustanowieniu **egzaminu ścisłego, nieprzewidzianego w obowiązujących przepisach?** Czyżby przestał już obowiązywać § 10 pragmatyki, w myśl którego egzaminy, wymagane w danym dziale służby, określa **Minister Komunikacji?** A jeśli paragraf ten nie obowiązuje lub jeśli p. Minister zrezygnował ze swych uprawnień na rzecz p. Dyrektora Kolei w Radomiu, to dlaczego nie podano tego do wiadomości publicznej w drodze prawem przepisanej?

Ciekawym jest również, czy prawo ustanawiania egzaminów, nieprzewidzianych w obowiązujących przepisach służy tylko p. Dyrektorowi K. P. w Radomiu, czy też także i innym pp. Dyrektorom? Pozwalamy sobie wątpić, aby p. Dyrektor K. P. w Radomiu korzystać miał z jakichś wyjątkowych uprawnień, a wobec tego musimy wyrazić poważną obawę o dalszy rozwój stosunków służbowych na P. K. P. Cóż bowiem nastąpi, jeśli wszyscy pp. Dyrektorzy K. P. (a jest ich, jak wiadomo, 8-miu), korzystając z tych samych praw, co i p. Dyrektor K. P. w Radomiu lub też zachęceni jego przykładem zaczną ustanawiać, każdy dla swego okręgu, każdy według własnego uznania, rozmaite egzaminy ścisłe, w ogólnie obowiązujących przepisach nieprzewidziane?

Omawiany okólnik, wbrew przyjętym obyczajom, a nawet wbrew wyraźnym nakazom prawa, ustanawiając egzamin ścisły na nastawniczego, nie powołuje się na żadną podstawę prawną, ani też nie wymienia tytułu prawnego, który upoważnił p. Dyrektora do jego wydania. Z tych względów moc obowiązująca owego okólnika może być pod względem formalnym zakwestionowana. Zresztą z podanych wyżej powodów coś tu nie jest w porządku, także i ze względów merytorycznych, a sprawa jest o tyle ważna, iż, zdaniem naszym, wymaga niezwłocznego wyjaśnienia.

Egzamin na nastawniczego interesuje nas oczywiście tylko ze względów zasadniczych. W szczególności chodzi nam o to, aby zostało wyjaśnione, czy i na jakiej podstawie p. Dyrektor Kolei w Radomiu miał prawo ustanowić egzamin ścisły, nieprzewidziany w instrukcji A 5, a jeśli tego prawa nie miał — aby zapobiec na przyszłość wydawaniu podobnych zarządzeń, sprzecznych, zdaniem naszym, przede wszystkim z wymogami porządku i z interesem służby. Przecież poszczególne Dyrekcje K. P. nie są oddzielone od siebie chińskim murem, przecież pracowników przenosi się z jednych Dyrekcji do innych, no i... przecież minęła już, na szczęście, era „landsbergiady", która ma zresztą to na swoje usprawiedliwienie, że odbywała się w latach 1919—1923, nie zaś w 1937 r.

Bezpośrednio interesuje nas natomiast druga część omawianego okólnika, w której jest mowa o jednolitym przeprowadzaniu **w ramach obowiązujących przepisów** egzaminów praktycznych.

Do pracowników, którzy w myśl okólnika podlegają owym egzaminom praktycznym, należą, m. in., maszyniści i pomocnicy maszynistów parowozowych, „kierowcy" (?) wagonu motorowego, maszyniści stałych urządzeń, palacze parowozu (?) i t. d., a więc pracownicy służby mechanicznej.

Czytamy w okólniku, iż do egzaminu praktycznego mogą być dopuszczani **kandydaci** na wymienione stanowiska dopiero **po złożeniu z dodatnim wynikiem egzaminu ścisłego** i po wykonaniu czynności służbowych pod nadzorem przynajmniej 14 dni. Czytamy dalej, że egzaminy przeprowadza się komisyjnie, że **w razie sprzeciwu chociażby jednego tylko członka komisji** (jest ich w ogóle tylko 2), uważa się, że egzamin praktyczny „został złożony z wynikiem ujemnym" (?), że egzamin „złożony z wynikiem ujemnym" może być powtórzony najwyżej dwukrotnie, że w przypadkach trzykrotnego „złożenia egzaminu praktycznego z wynikiem ujemnym" należy „kandydata" wyznaczyć na inne stanowisko oraz, że zwolnienie „kandydatów" od składania przewidzianych egzaminów praktycznych jest niedopuszczalne.

Zakres egzaminów jest bardzo obszerny i wyczerpuje wszechstronnie całokształt wiedzy praktycznej, potrzebnej na danym stanowisku. I tak np. zakres egzaminu praktycznego na maszynistę parowozu obejmuje w 4 punktach, podzielonych na 14 pozycyj wiedzę mechaniczną i umiejętność prowadzenia parowozu, towaroznawstwo (znajomość jakości węgla i smarów), technikę warsztatową, sygnalizację (objaśnianie spotykanych wskaźników), biurowość (prowadzenie raportu z jazdy), a nawet rozwiązywanie łamigłówek (rozwiązywanie zadań praktycznych na podstawie dowolnie wytworzonych, trudnych sytuacyj na stacjach i szlakach, Część II rozdział „g", pkt. 4, poz. b), co z uwagi na praktyczny charakter egzaminu jest dość dziwne, a z uwagi na bezpieczeństwo ruchu bardzo ryzykowne.

Mamy więc do czynienia z formalnym i to obszernym, tudzież trudnym **egzaminem dodatkowym,** przy czym niezłożenie tego egzaminu pociąga za sobą wyznaczenie na inne stanowisko, czyli w praktyce **zupełne zwichnięcie kariery służbowej,** mimo złożenia z wynikiem pomyślnym egzaminu ścisłego, przewidzianego w obowiązujących przepisach. Gdy ponadto nadmienimy, iż „komisja egzaminacyjna" składa się z naczelnika parowozowni lub jego zastępcy i instruktora służby mechanicznej, z których każdy może skutecznie sprzeciwić się uznaniu wyniku za dodatni, jasnym jest, że omawiany okólnik zaostrzył w sposób wprost niesłychany wymogi, stawiane, na szczęście, dotąd tylko w D. O. K. P. Radom, kandydatom na stanowiska w służbie parowozowej, nie zapewniając przy tym żadnych gwarancyj bezstronności i objektywności oceny.

Wszystko to ma się mieścić „w ramach obowiązujących przepisów" i służyć tylko do jednolitego ich stosowania. Okólnik nie podaje wprawdzie, o jakie mianowicie przepisy chodzi, z pewnych okoliczności (formularz zaświadczenia) wynika jednak, że ma na myśli Instrukcje A 5.

Otóż należy stwierdzić, że okólnik ten nie mieści się ani w ramach Instrukcji A 5. ani też w ramach innych, znanych nam przepisów służbowych na P. K. P.

Instrukcja A 5 nie zna i nie przewiduje egzaminów tego typu, nabycie praktycznego doświadczenia każe sprawdzać nie po egzaminie ścisłym, ale przed dopuszczeniem do tego egzaminu (§ 5), a przewidziane w niej „egzaminy praktyczne" (§ 11) mają zupełnie inny charakter, a w szczególności u dyżurnych i dyspozytorów ruchu mają one służyć za dowód znajomości urządzeń **danej** stacji, a u zwrotniczych stwierdzić znajomość obsługi **danej** nastawni, urządzeń stacyjnych i rozkładu jazdy, znowuż na **danej** stacji. O egzaminach praktycznych dla maszynistów instrukcja A 5 w ogóle nie wspomina, lecz nakazuje tylko (§ 11 pkt. 3), aby przed powierzeniem im samodzielnego wykonywania służby na **poszczególnych odcinkach** wykazali **znajomość danych odcinków** (czego zresztą władze P. K. P. nie przestrzegają, posyłając maszynistów, mimo ich protestów, na odcinki zupełnie im nieznane, nieraz na drugi koniec Polski).

Ponadto inne przepisy (Dz. Urz. M. K. nr 2 z 1925, poz.7) dotąd jeszcze obowiązujące, uznają złożenie egzaminu ścisłego za wystarczający warunek do uzyskania danego stanowiska, a wobec tego groźba wyznaczania na inne stanowisko w razie „złożenia z wynikiem ujemnym" egzaminu w przepisach tych nieprzewidzianego nie ma prawnego uzasadnienia.

Tak się przedstawia sprawa według naszej wiedzy. Zachodzi jedna, dość zresztą nieprawdopodobna, możliwość. Aczkolwiek staramy się śledzić pilnie wszystkie zmiany i uzupełnienia obowiązujących przepisów, zwłaszcza jeśli dotyczą one służby parowozowej, to jednak mogło ujść naszej uwagi jakieś zarządzenie M. K., które uprawnia p. Dyrektora Kolei w Radomiu do ustanawiania egzaminów tego typu i zakresu i do wiązania z wynikami tych egzaminów takich, niewątpliwie poważnych, konsekwencyj służbowych.

Jeśliby tak być miało, wówczas należało by coprędzej postarać się o ujednostajnienie praktyki w tym względzie nie tylko w okręgu Dyrekcji Radomskiej, lecz na całej sieci P. K. P. lub jeszcze lepiej, włączyć to wszystko do zakresu egzaminów ścisłych, nie można bowiem dopuścić do chaosu i anarchii w tej tak ważnej dziedzinie.

Jeśli jednak, jak przypuszczamy, jest inaczej, jeśli Instrukcja A 5 nie została wyraźnie i formalnie znowelizowana w ten sposób, aby upoważniała p. Dyrektora K. P. w Radomiu do ustanawiania nowych egzaminów, należy okólnik ten natychmiast wycofać i unieważnić, a nadto w imię dobra służby i interesu P.K.P. przedsięwziąć wszystko, co jest możliwe, aby wydawanie takich i tym podobnych zarządzeń nie powtarzało się w przyszłości.

I w ogóle trzeba by co prędzej znaleźć i zaaplikować komu należy jakąś odtrutkę, czy szczepionkę przeciwko panującej na P. K. P. nagminnie egzamino- i okólnikomanii, która, jak każda przesada, interesom służby w niczym nie pomaga, a pracownikom obrzydza do reszty i tak już nie wesołe ich życie.

SPRAWY SŁUŻBOWE

POSTULATY SŁUŻBY ELEKTROTRAKCYJNEJ

Zgodnie z uchwałami Walnego Zebrania Koła Z. Z. M. Warszawa — Szczęśliwice, grupującego personel elektrotrakcyjny węzła warszawskiego (sprawozdanie z przebiegu tego zebrania podajemy na innym miejscu niniejszego numeru „Maszynisty") oraz na podstawie wyników kilkakrotnych konferencyj z przedstawicielami Zarządu tego Koła, wystosowało Prezydium Związku do Ministerstwa Komunikacji memoriał, obejmujący najważniejsze i podstawowe postulaty pracowników tej gałęzi służby.

Ponieważ chodzi tutaj o zupełnie nową gałąź służby, nieznaną poprzednio, a więc i nie uwzględnioną w dotychczasowych przepisach, przeto zachodziła konieczność zajęcia stanowiska i sformułowania postulatów personelu przede wszystkim w sprawach zasadniczych takich, jak nomenklatura stanowisk, zaszeregowanie, obsada, przepisy i instrukcje służbowe. Zagadnienia natury bardziej szczegółowej muszą być z konieczności odłożone na czas późniejszy, zwłaszcza że służba elektrotrakcyjna znajduje się jeszcze w stadium organizacji, a ruch o trakcji elektrycznej na węźle warszawskim nie osiągnął jeszcze nawet tego nasilenia, jaki jest przewidziany dla pierwszego stadium elektryfikacji.

Z tych założeń wychodząc, ujęto i uzasadniono szczegółowo w memoriale następujące zagadnienia, które podajemy z uwagi na zbyt obszerną treść memoriału w zwięzłym, lecz możliwie dokładnym streszczeniu:

Stanowiska i tytuły służbowe. Opierając się na analogii z nomenklaturą, przyjętą i ugruntowaną w służbie parowozowej, jak również w dążeniu, aby nazwa odpowiadała jak najściślej rodzajowi funkcyj, pełnionych przez pracownika, zaproponowaliśmy następujące tytuły służbowe w służbie elektrotrakcyjnej:

dyspozytor elektrowozowni,
maszynista elektrowozu,
pomocnik maszynisty elektrowozu.

Zaszeregowanie. Z uwagi na okoliczność, iż nieznana jest dotąd jeszcze treść nowych przepisów o systemizacji stanowisk, zaszeregowaniu i porządku awansowania, które to przepisy znajdują się obecnie w końcowym stadium opracowania, jak również z uwagi na brzmienie pragmatyki i przepisów uposażeniowych, które zasadniczo nie uznają ścisłego związku pomiędzy stanowiskiem a grupą uposażenia, nie można było w chwili obecnej przesądzić, czy zajdzie potrzeba dzielenia stanowisk w służbie elektrotrakcyjnej na 2 grupy, jak to obecnie ma miejsce w służbie parowozowej, a więc na „maszynistę elektrowozu I klasy" i II kl. oraz takiegoż samego podziału stanowisk pomocników. Zastrzegając sobie zajęcie stanowiska w tej kwestii po ogłoszeniu wspomnianych przepisów memoriał kładzie nacisk na to, aby w każdym razie i na wszelki wypadek zaszeregowanie personelu służby elektrotrakcyjnej odpowiadało conajmniej zaszeregowaniu służby parowozowej a więc, aby zapewnione było uzyskanie: a) dla dyspozytorów elektrowozowni 7-mej grupy uposażenia, b) dla maszynistów elektrowozu 8-ej grupy uposażenia, co oczywiście z konieczności pociąga za sobą odpowiednie zaszeregowanie stanowisk niższych z zastosowaniem normalnej hierarchii służbowej. Jeśli chodzi o porządek awansowania i tryb uzupełniania personelu wysunięto postulat aby stanowiska podstawowe w służbie elektrotrakcyjnej uzupełniane były przez przyjmowanie „praktykantów" a stanowiska awansowe i następnie awansowe przez nominacje wyłącznie z grona personelu służby elektrotrakcyjnej, i aby w ten sposób zapewniona była pracownikom tej służby możność prawidłowego i normalnego posuwania się po szczeblach hierarchii oraz uzyskiwania w czasie normalnym końcowej grupy uposażenia. Odnośnie do stosunków panujących obecnie, wysunięto, podobnie jak to miało miejsce w ostatnim wystąpieniu Związku o charakterze ogólnym, postulat, aby pracowników zatrudnionych już obecnie w tej służbie zaszeregowano do takich grup uposażenia i nadano im takie tytuły jakie odpowiadają rodzajowi pełnionych przez nich obowiązków przy pełnym wyzyskaniu etatów przewidzianych w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. na r. 1937, aby przestrzegano zasady zatrudniania w tej służbie wyłącznie pracowników stałych i praktykantów" i aby w tym celu udzielono odpowiednich nominacyj i awansów ryczałtem i to możliwie bezzwłocznie.

W uzasadnieniu tych postulatów powołuje się memoriał na wyjątkowo trudne warunki pracy i na szczególne niebezpieczeństwo oraz odpowiedzialność grożącą personelowi służby elektrotrakcyjnej z uwagi na szybkość biegu elektrowozów przy równoczesnej częstotliwości zatrzymań, na trudne warunki pracy na węźle warszawskim oraz na wyjątkowe kwalifikacje, które wymagane są od personelu tej służby, który rekrutując się z pracowników parowozowych o pierwszorzędnej pod każdym względem kwalifikacji uzupełnił i rozszerzył ponadto zakres swej wiedzy zawodowej przez wyszkolenie specjalne.

Godzinowe. Służba elektrotrakcyjna posiada z uwagi na odmienne warunki swej pracy odrębne postulaty w tej dziedzinie. Będą one zgłoszone i uzasadnione w toku zapowiedzianej przez p. Ministra pracy nad nowelizacją obowiązujących przepisów. Już jednak obecnie zachodzi konieczność wydania doraźnych zarządzeń, mających na celu wyrównanie zarobków do poziomu przeciętnego. Podczas gdy bowiem poziom zarobków personelu parowozowego regulowany jest do pewnego stopnia przez doliczanie odpowiedniej ilości godzin przyjęcia i zdania parowozu — personel elektrowozów z ulgi tej nie korzysta, a wobec tego z uwagi na krótki z natury rzeczy czas przyjęcia i zdania elektrowozu i znaczną szybkość jazdy nie otrzymuje stosownej rekompensaty za ilość przejechanych kilometrów. Uzasadnia to konieczność wyrównywania wysokości zarobków conajmniej do tego poziomu jaki mógł by być uzyskany przy obsługiwaniu tych samych pociągów trakcją parową.

Zagadnienia emerytalne. Posługując się argumentami zaczerpniętymi z obserwacji niezwykle ciężkich i rujnujących zdrowie zwłaszcza zaś system nerwowy warunków pracy, tudzież wskazując na bardzo poważne ryzyko nieszczęśliwych wypadków wysuwa memoriał postulat przyznania personelowi elektrotrakcyjnemu na równi zresztą z personelem parowozowym i wagonów motorowych prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu służby do wysługi emer. oraz odpowiedniego podwyższenia norm i podstawy wymiaru odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki.

Obsada. Opierając się na doświadczeniach zelektryfikowanych kolei zagranicznych domaga się memoriał zarówno ze względów technicznych, jak też i z uwagi na bezpieczeństwo ruchu podwójnej obsady elektrowozów przez maszynistę i pomocnika. Przy tej sposobności memoriał zwraca uwagę na niebezpieczeństwo, które może wyniknąć z dopuszczenia do kierowania elektrowozem choćby w wypadkach wyjątkowych powierzchownie tylko obeznanych z najprostszymi czynnościami pracowników służby konduktorskiej.

Stosunek maszynisty elektrowozu do kierownika pociągu elektrycznego. W tej dziedzinie memoriał nie naruszając w niczym kompetencji kierownika pociągu w należącym do niego zakresie działania domaga się aby rączki kierunkowe maszynista otrzymywał z rąk dyspozytora elektrowozowni lub kolegi od którego przejmuje służbę oraz aby zniesiony został przewidziany w § 10 pkt. 2 instrukcji tymczasowej obowiązek meldowania się" maszynisty u kierownika pociągu, jako ani służbowo, ani życiowo, ani hierarchicznie niczym nie usprawiedliwiony. Zamiast tego wprowadzony być winien obowiązek wzajemnego porozumiewania się zarówno przy objęciu służby, jak też i w czasie jej trwania w zakresie niezbędnym dla prawidłowego pełnienia obowiązków.

Dyspozytorzy elektrowozowni. Memoriał, przewidując (jak się okazało — słusznie), iż traktowanie dyspozytorów elektrowozowni w sposób analogiczny jak dyspozytorów parowozowni tylko przez podobieństwo nazwy nie daje im gwarancji uprawnień — domaga się formalnego i wyraźnego przyznania im prawa do dodatku służbowego według zasad obowiązujących dla dyspozytorów parowozowni, dodatku za służbę nocną itd. oraz odpowiedniego unormowania ich uprawnień do udziału w premiach.

Po zapoznaniu się czynników kompetentnych w M. K. z treścią memoriału Prezydium będzie popierać zawarte w nim postulaty w ustnych wystąpieniach i konferencjach. O przebiegu i rezultatach naszej akcji będziemy informować zainteresowany personel stale i bezzwłocznie.

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

10. Sprawa wdowy Eugenii Borowik.

Dnia 17 maja 1933 r. zmarł ś. p. kol. **Stanisław Borowik,** zatrudniony ostatnio na stanowisku pomocnika maszynisty II kl. w parowozowni Warszawa - Gdańska. Przebieg jego służby kolejowej przedstawiał się jak następuje:

Na służbę wstąpił w 1914 r. w charakterze ślusarza - praktykanta b. kolei rosyjskich. Ewakuowany do Rosji w 1915 r., powrócił do kraju po skończeniu wojny światowej, po czym rozpoczął służbę na P. K. P. od dnia 11.XI 1918 r. w charakterze ślusarza - kandydata. W 1919 r. powołany został do służby wojskowej, z której powrócił w 1921 r. na dawne swoje stanowisko. Po złożeniu przepisanego egzaminu otrzymał kol. Borowik etatowe stanowisko pomocnika maszynisty II kl. z dniem 1.VII 1927 roku. W 1932 r. kol. Borowik zachorował; leczył się ambulatoryjnie w szpitalu i w sanatorium, gdy zaś leczenie nie przynosiło pomyślnych rezultatów, poddany został badaniom lekarskim w myśl postanowień Instrukcji „S 1" i ostatecznie, orzeczeniem Głównej Komisji Lekarskiej przy DOKP. Warszawa, uznany został za zupełnie niezdolnego do pracy kolejowej z utratą zdolności do zarobkowania w 95⁰/₀. W kilka dni po wydaniu orzeczenia Komisji, kol. Borowik zmarł jeszcze przed rozwiązaniem stosunku służbowego i przed dokonaniem wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

Po jego śmierci Dyrekcja O. K. P. w Warszawie wymierzyła wdowie oraz sierotom po nim zaopatrzenie, przyjmując za podstawę wymiaru ogółem 14 lat 10 miesięcy i 9 dni wysługi emerytalnej. W szczególności zaliczyła Dyrekcja: a) służbę kolejową od 11.XI 1918 r. do 27.III 1919 r., t. j. do chwili odejścia do służby wojskowej oraz miesiące V, VII, VIII i IX 1921 r., jako okresy opłacone składkami do tymczasowej Kasy Przezorności dla pracowników kolejowych b. zaboru rosyjskiego, b) służbę wojskową, a to podwójnie od dnia 31.III 1919 r. do 18.III 1921 r. (do chwili zawarcia traktatu pokoju w Rydze) i pojedyńczo od 19.III do 29.IV 1921 r., c) okres opłacony składkami emerytalnymi na podstawie przepisów emerytalnych dla pracowników nieetatowych od 1.X 1926 r. oraz dalszą nieprzerwaną służbę na stanowisku etatowym doliczając za służbę parowozową stosowną nadwyżkę (1 rok za 18 miesięcy). Ponieważ przy takim obliczeniu wysługa emerytalna nie wynosiła pełnych 15 lat, Dyrekcja pominęła zupełnie orzeczenie Głównej Komisji Lekarskiej i nie uwzględniła doliczenia do wysługi emerytalnej 10 lat z tytułu stwierdzonej za życia kol. Borowika 95⁰/₀-owej niezdolności do zarobkowania.

Od decyzji Dyrekcji wdowa odwołała się przy pomocy referatu prawnego Centrali do Ministerstwa Komunikacji, domagając się zaliczenia do wysługi emerytalnej swego męża okresu jego służby nieetatowej w charakterze ślusarza - kandydata, jako „służby przygotowawczej" zakończonej złożeniem przepisanych egzaminów i bezpośrednim przejściem na stanowisko etatowe. W uzasadnieniu swych żądań powołała się wdowa na zasadę prawną, ustaloną przez NTA. w sprawie **Kubisza** i zastosowaną w późniejszych wyrokach n. p. w sprawie **Kołacińskiego** i in. Mimo to M. K. nie uwzględniło odwołania **„z powodu braku podstaw prawnych",** a wobec tego wdowa Borowikowa powierzyła Referatowi Prawnemu Centrali wniesienie skargi do N. T. A.

Ministerstwo, pragnąc najwidoczniej za wszelką cenę obalić zasadę prawną, ustaloną przez Trybunał, wniosło obszerną odpowiedź na skargę, w której usiłowało udowodnić, że prawo zaliczenia nieetatowej służby w charakterze ślusarza - kandydata już nie obowiązuje, że zostało obalone treścią późniejszych przepisów, że sprawa Borowikowej ma odmienny „stan faktyczny prawny" niż sprawa Kubisza i t. p.".

Mimo to **N. T. A. wyrokiem z dnia 9 marca 1937 r. do l. rej. 3189/34 uwzględnił skargę Borowikowej i uchylił zaskarżone orzeczenie M. K. z powodu wadliwego postępowania,** a w uzasadnieniu wyroku stwierdził co następuje:

Jak to wielokrotnie wyjaśnił N. T. A. n. p. w wyrokach w sprawach Kubisza l. rej. 6011/29 (zbiór wyroków N. T. A. za rok 1931 nr 414 A), Kołacińskiego l. rej. 2014/31 (zbiór wyroków N. T. A. za 1935 rok nr 1107 A) i innych: **służba kolejowa ślusarza - kandydata, zakończona przepisanymi egzaminami i bezpośrednim przejściem na etatowe stanowisko przed weściem w życie rozporządzenia z dnia 4.VII 1929 r. Dz. U. R. P. nr 57, poz. 448 (t. j. przed 1.IX 1929 roku — uwaga Redakcji), jest służbą przygotowawczą w rozumieniu art. 37 ustawy emerytalnej z dnia 11.XII 1923 r. i podlega bezpłatnemu zaliczeniu do wysługi emerytalnej w myśl § 47 ust. 1 powyższego rozporządzenia, przy czym okresy tej służby, pełnione na parowozie przed 1.IX 1929 r., podlegają uprzywilejowanemu zaliczeniu w myśl § 48 tegoż rozporz. (rok za półtora, względnie za 14 miesięcy — uwaga Redakcji).**

Wbrew twierdzeniu władzy pozwanej przytoczonemu w odpowiedzi na skargę — nowela do ustawy emerytalnej grudniowej z dnia 18.III 1932 roku w niczym nie zmieniła tych postanowień, a późniejsze przepisy emerytalne dla kolejarzy z dnia 8.VII 1932 r. nie stoją na przeszkodzie takiemu zaliczeniu.

Na zasadzie tego wyroku, potwierdzającego raz jeszcze ważność zasady prawnej, wywalczonej przez Referat Prawny Centrali, wdowa Borowikowa otrzyma obecnie zaopatrzenie wdowie i sieroce **na podstawię**

32-letniej wysługi emeryt., co podwyższy je około dwukrotnie. Ponadto otrzyma wdowa **wyrównanie za cały czas od śmierci męża w sumie około 2.500 zł.**

11. Sprawa wdowy Joanny Lubińskiej

Jak się okazuje, nie wystarcza uzyskać w N. T. A. uznanie zasady prawnej i wpisanie jej do księgi zasad prawnych, nie wystarcza nawet i to, że Trybunał stale i niezmiennie zasadę tę stosuje w swoich wyrokach. Władze kolejowe nie chcą dobrowolnie zasad takich stosować w swoich orzeczeniach, a wobec tego konieczne jest pilnowanie w każdej bez wyjątku pojedyńczej sprawie, czy prawa pracowników lub wdów i sierot po nich są należycie respektowane. Dopiero po wniesieniu i należytym uzasadnieniu odwołania Ministerstwo Komunikacji uchyla wadliwe orzeczenie i przyznaje to, co się należy.

Tak właśnie było z wymiarem zaopatrzenia wdowiego dla p. **Joanny Lubińskiej,** wdowy po ś. p. **Wacławie Lubińskim,** który zginął w pamiętnej katastrofie Lux - torpedy pod Rudnikami w marcu r. b. Dyrekcja wymierzyła jej zaopatrzenie wdowie, a sierotom zaopatrzenie sieroce, przyjmując za podstawę wymiaru 21 lat i 29 dni wysługi emerytalnej. W wysłudze emerytalnej pominięto, mimo wszelkie wyroki i zasady prawne, ustalone przez N. T. A. — okres służby ś. p. Lubińskiego przed odejściem do wojska od dnia 11.XI 1918 r. do 14.IV 1919 r. oraz okres służby w charakterze ślusarza - kandydata po powrocie z wojska, a przed uzyskaniem etatu od dnia 24.IV 1921 r. do 31.V 1923 r.

Na skutek odwołania, wniesionego za pośrednictwem Referatu Prawnego Centrali **M. K. uchyliło decyzję Dyrekcji, uwzględniło pretensję wdowy i podwyższyło wysługę emeryt. ś. p. Lubińskiego do lat 24,** co daje na korzyść wdowy i sierot różnicę w sumie kilkunastu złotych miesięcznie.

12. Sprawa wdowy Zofii Grochowskiej

W sposób, podobny jak opisane wyżej pod Nr 10 i 11, pominęła Dyrekcja O. K. P. w Warszawie okres służby w charakterze ślusarza - kandydata, wymierzając zaopatrzenie wdowie i sierotom po ś. p. kol. **Henryku Grochowskim,** który równocześnie z kol. Lubińskim padł ofiarą katastrofy pod Rudnikami.

Na skutek odwołania, wniesionego za pośrednictwem Referatu Prawnego Centrali, **M. K. zaliczyło do wysługi emerytalnej kol. Grochowskiego okres od 29.V 1923 r. do 1.X 1936, co podwyższyło wysługę z 13 lat, 11 miesięcy i 25 dni do 17 lat, 9 miesięcy i 27 dni** i powiększyło sumę zaopatrzeń o kilkanaście złotych miesięcznie.

POZNAŃ

ZJAZD OKRĘGOWY — JUBILEUSZ KOL. SPORNEGO

W dniu 10-go maja b. r. odbył się w Poznaniu w sali Domu Rzemieślniczego doroczny Zjazd prezesów i delegatów Kół Z. Z. M. Okręgu poznańskiego.

Zjazd zagaił prezes Okręgu kolega **Sporny** i po stosownym przemówieniu oddał przewodnictwo Zjazdu wice prezesowi kol. **Dolińskiemu,** który powitał przybyłych na Zjazd: prezesa Zw. kol. **Siadaka,** sekr. gen. Zw. kol. **Spyta,** doradcę praw. Zw. p. **Dr. Zuniaka,** oraz kolegów prezesów i delegatów kół.

W myśl porządku obrad, prezes Okręgu kol. Sporny zdał treściwe sprawozdanie z rocznej działalności, przedstawiając w nim zabiegi Zarządu Okręgowego, w sprawie poprawy bytu drużyn parowozowych. Następnie zdał sprawozdanie sekr. Okręgu kol. **Bąk,** skarbnik kol. **Michalski,** oraz przewodniczący Okręgowej Komisji Rewizyjnej.

Po szczegółowym sprawozdaniu i po przeprowadzonej dyskusji, uchwalono jednogłośnie udzielić Zarządowi absolutorium.

Obszerny referat wygłosił Sekr. gen. Zw. kol. **Spyt,** który w dłuższym przemówieniu, omówił zwięźle lecz wyczerpująco wszystkie aktualne sprawy zawodowe, a w szczególności treść wydanych ostatnio przepisów o godz. - kilm., dalej sprawę awansów, etatowania, uposażenia oraz całokształt pracy Prezydium nad zrealizowaniem postulatów zawodowych.

P. **Dr. Zuniak** uwypuklił ogólne krytyczne położenie całego świata pracy spowodowane szalejącym kryzysem gospodarczym.

Po wysłuchaniu referatów i zakończeniu dłuższej dyskusji, która się nad referatami wywiązała, Zjazd uchwalił jednogłośnie rezolucję, w której domaga się m. in.:

1) Zniesienia podatku specjalnego od uposażeń ponieważ Rząd mimo obietnice i zapowiedzi nie zdołał przeprowadzić obniżki cen i kosztów utrzymania w tym stopniu aby zrównoważyć obniżkę uposażeń. Ponadto pracownicy kolejowi ponieśli w związku z kryzysem już tak wiele ofiar, że słusznym jest aby obecnie pociągnąć do świadczeń inne warstwy społeczeństwa.

2) Nowelizacji i zmiany ustawy uposażeniowej, albowiem dotychczasowe stawki uposażeń nie wystarczają nawet na skromne utrzymanie, nie mówiąc już o kształceniu dzieci i potrzebach kulturalnych, które dla pracowników kolejowych są w ogóle niedostępne.

3) Ustalenia minimum zaopatrzenia emer. w wysokości 50% uposażenia już po 10-ciu latach wysługi emer. i przywrócenia prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do tejże wysługi.

4) Uporządkowania stosunków personalnych przede wszystkim przez mianowanie na etat wszystkich „stałych" i „czasowych" pomocników masz. posiadających wymagane egzaminy oraz przez zaliczenie w poczet „praktykantów" tych pracowników, którzy egzaminów nie posiadają a odbywają służbę przygotowawczą na stanowiska w służbie parowozowej.

5) Awansowania do 9-tej grupy uposażenia pomocników masz. I kl. po dziesięciu latach służby na parowozie, i wyrównania pokrzywdzeń w zaszeregowaniu z r. 1929 i 1934.

7) Zmiany obecnie obowiązujących przepisów o godzinowym w szczególności zaś opłacania całego czasu służby od przyjęcia do zdania parowozu w parowozowni macierzystej tak w służbie pociągowej jak i menewrowej, podwyższenia stawki za dojazd do służby i powrót z niej bez parowozu w charakterze pasażera, oraz uwzględnienia wszystkich innych postulatów zgłoszonych i uzasadnionych w memoriałach Zarządu Głównego Z. Z. M.

7) Skrócenia czasu zużycia sort mundurowych dla drużyn parowozowych z uwagi na warunki pracy, które powodują szybkie zniszczenie mundurów.

W sprawach organizacyjnych Zjazd Okręgowy uchwalił trwać niezachwianie w szeregach Z. Z. M. i potępił wszelkie usiłowanie rozbijania jedności organizacyjnej personelu parowozowego. Zwrócił się ponad to z apelem do ogółu kolegów aby powrócili pod sztandary Z. Z. M., gdyż postulatów naszych bronić może skutecznie tylko jednolita organizacja zawodowa jednocząca wszystkich pracowników parowozowych.

Zjazd żywi zaufanie do Prezydium Związku, wyraża mu podziękowanie za dotychczasową działalność w sprawach postulatowych, organizacyjnych i gospodarczych i oświadcza, że Okręg Poznański popierać będzie ze wszelkich sił poczynania centralnych organów Związku.

Po zakończeniu obrad Zjazdu odbyła się **uroczystość uczczenia 10-cio lecia pracy kol. Maksymiliana Spornego w Zarządzie Okręgu Poznańskiego Z. Z. M.** Uroczystość zagaił wiceprezes Okręgu kol. **Doliński** przemówieniem, w którym skreślił dzieje pracy kol. Spornego, wyliczył piastowane przez niego stanowiska i oddał hołd bezinteresownym a owocnym wysiłkom Jubilata dla dobra członków, wśród których zaskarbił sobie dzięki zaletom swego charakteru i położonym zasługom trwałe uznanie i prawdziwą wdzięczność.

Kol. **Siadak i Spyt** przemawiając imieniem Zarządu Głównego podkreślili zasługi jakie kol. Sporny położył dla dobra całego Związku pracując owocnie w Zarządzie Głównym i w charakterze delegata na Walne Zjazdy. Poruszyli ponad to wybitne jego talenty organizacyjne, dzięki którym okręg poznański prze-

duje obecnie innym okręgom spoistością i sprawnością działania.

W tym samym duchu przemawiali wszyscy przedstawiciele kół, zapewniając kol. Spornego o pełnym uznaniu i niezmiennym zaufaniu jakim się cieszy wśród ogółu członków swojego Okręgu.

W dowód uznania za wieloletnią pracę i niespożyte usługi dla organizacji wręczono kol. Spornemu skromny upominek i złożono mu życzenia osobistej pomyślności oraz zachowania pełni sił do dalszej działalności organizacyjnej.

Za tak liczne dowody uznania dziękował z wzruszeniem kol. Sporny zapewniając, że będzie to dlań zachętą do dalszych wysiłków i dalszej pracy dla dobra naszego zawodu.

—:—

Do życzeń złożonych kol. **Spornemu** z okazji dziesięciolecia pracy w Zarządzie Okręgu Poznańskiego przyłącza się niniejszym Redakcja „Maszynisty", zapewniając, iż zasługi kol. Spornego znane są i cenione nie tylko w Okręgu bezpośredniej jego działalności, lecz i wśród ogółu członków Związku i wyrażając nadzieję, że Związkowi danym będzie przez długie jeszcze lata korzystać z wydatnej współpracy kol. Spornego na trudnych i odpowiedzialnych posterunkach organizacyjnych.

WARSZAWA

MASZYNIŚCI ELEKTROWOZÓW W SZEREGACH Z. Z M. ZEBRANIE KOŁA WARSZAWA-SZCZĘŚLIWICE

W związku z częściową elektryfikacją węzła kolejowego warszawskiego powołana została do życia nowa, nie znana dotąd gałąź służby kolejowej a mianowicie: służba elektrotrakcyjna. Pracownicy tej gałęzi służby zgrupowani w elektrowozowni Warszawa — Szczęśliwice darząc pełnym zaufaniem nasz Związek postanowili przystąpić gremialnie do Z. Z. M. i wdrożyli w tym celu stosowne kroki. Z mocy uchwały Prezydium Związku i zgodnie z postanowieniami statutu utworzone zostało dla nich nowe Koło **Warszawa — Szczęśliwice,** w którym personel elektrowozów korzystając z pełnej i niczym nieskrępowanej autonomii wewnętrznej w oparciu o silną, poważną i niezależną organizację zawodową i przy pomocy wszystkich sił i środków jakimi dysponuje Centrala Z. Z. M. będzie mógł walczyć o zrealizowanie odrębnych i specyficznych swoich postulatów i stać na straży swoich uprawnień.

Konstytucyjne zebranie nowego koła odbyło się dn. 18 maja 1937 w lokalu Centrali przy ul. Chmielnej Nr. 9 w obecności wszystkich wolnych od służby maszynistów elektrowozów i dyspozytorów elektrowozowni.

Zebranie zagaił w imieniu organizatorów koła kol. **Dowalla** witając przedstawicieli Prezydium Z. Z. M. oraz przybyłych tak licznie członków koła, poczem powierzył kierownictwo obrad za zgodą zebranych sekretarzowi gen. Związku kol. **Spytowi,** który zaproponował zebranym przyjęcie stosownego porządku obrad. Następnie zabrał głos Prezes Związku kol. **Siadak** informując zebranych o przebiegu prac nad organizacją koła tudzież wyrażając uznanie i podziękowanie tym członkom Związku, którzy przyjąwszy na siebie obowiązek zorganizowania personelu elektrowozów wywiązali się chlubnie ze swego zadania.

Z kolei dokonano wyboru Zarządu koła, który ukonstytuował się w następującym składzie:

Przewodniczący: kol. **Dowalla Bronisław,** Sekretarz: **kol. Wiśniowski** Wiktor, Skarbnik: kol. **Włodarczak** Antoni, Członkowie Zarządu: kol. **Szafranowicz** Michał i **Gąssowski** Tadeusz.

Komisja Rewizyjna:

Przewodniczący kol. **Szymankiewicz** Mieczysław, Członkowie: kol. **Witkowski** Alfons i **Wolnik** Maksymilian.

Po dokonaniu wyborów kol. **Spyt** oddał przewodnictwo obrad kol. **Dowalli,** który dziękując za wybór zwrócił się do członków koła z apelem aby zasłużyli sobie na miano wiernych i karnych członków organizacji i podporządkowali się statutowi Z. Z. M., gdyż tylko tą drogą możliwa jest skuteczna obrona praw zawodowych. Ponadto prosił kol. **Dowalla,** aby członkowie Koła przez czynny udział w życiu organizacyjnym dopomogli zarządowi Koła do należytego spełnienia jego trudnych obowiązków.

Referat o stanie najważniejszych zagadnień zawodowych znaczenia ogólnego wygłosił sekretarz gen. kol. **Spyt,** zatrzymując się dłużej na sprawach godzinowego, uporządkowania gospodarki personalnej, z szczególnym uwzględnieniem przyznania właściwych grup uposażenia i porządku awansowania, oraz nad sprawą umundurowania i badań psychotechnicznych.

W dyskusji nad sprawozdaniem kol. **Spyta** tudzież w wolnych wnioskach przemawiali koledzy: **Braun, Wolnik, Witkowski, Gąssowski, Czepułkowski, Wiśniowski i Włodarczak.** Wnioski wysunięte w toku tej dyskusji, opracowane i uporządkowane przez Zarząd Koła posłużyły Centrali Związku za materiał do sformułowania zasadniczych postulatów maszynistów elektrowozów, które, ujęte w obszernym i gruntownie uzasadnionym memoriale, przedłożone zostały Ministrowi Komunikacji. Treść tego memoriału podajemy w skróceniu na innym miejscu niniejszego numeru „Maszynisty".

Po wyczerpaniu porządku obrad zamknął przewodniczący kol. **Dowalla** zebranie wyrażając nadzieję, że zapoczątkowane w ten sposób prace nowej placówki organizacyjnej przyniosą pomyślne rezultaty.

—:—

Ogół pracowników parowozowych zorganizowanych w Z. Z. M. wita za naszym pośrednictwem z serdeczną, koleżeńską życzliwością nowy ośrodek spójni i pracy związkowej, który służyć będzie potrzebom kolegów, zatrudnionych przy obsłudze elektrowozów. Świadomość wspólnych celów, jednakich potrzeb, podobnego niebezpieczeństwa i identycznej odpowiedzialności, jaka łączy wszystkich maszynistów bez względu na rodzaj trakcji, tudzież siła atrakcyjna naszej organizacji zdobyta w ciągu wielu lat uczciwej i bezkompromisowej walki o prawa maszynistów, zjednoczyła w szeregach Z. Z. M. nie tylko pracowników parowozowych, lecz także i maszynistów elektrowozów oraz wagonów motorowych. Wspólnymi siłami, walcząc o wspólne cele, popierając się wzajemnie, gotowi stanąć wszyscy w obronie każdej gałęzi pracy i każdej jednostki, pracować będziemy razem dla dobra naszego zawodu w przekonaniu, iż w ten sposób pracujemy również i dla dobra ogólnego. Ufamy ponadto, iż przykład karności organizacyjnej i dojrzałości obywatelskiej, jaki dali nam maszyniści elektrowozów podziała skutecznie na cały ogół maszynistów i stanie się ważnym ogniwem w procesie przywrócenia i odbudowania jedności organizacyjnej maszynistów pod sztandarami Z. Z. M.

Życzymy nowej placówce z całego serca pomyślnego rozwoju i powodzenia w pracy.

UZNANIE DLA USTĘPUJĄCEGO LEKARZA REJONOWEGO

Ostatnio ustąpił ze swego stanowiska, przechodząc w stan spoczynku, długoletni lekarz rejonowy P. K. P. w Jaśle, dr Kadyi. W związku z tym Zarząd Koła Z. Z. M. w Jaśle, działając w myśl jednomyślnego życzenia ogółu tamtejszych drużyn parowozowych, nadesłał nam następujące pismo z prośbą o umieszczenie:

„Poczuwamy się do obowiązku złożyć publicznie na łamach naszego czasopisma szczere i serdeczne podziękowanie JWPanu D-rowi Kadyi'emu, długoletniemu lekarzowi rejonowemu w Jaśle za sumienną, gorliwą i pełną poświęcenia opiekę lekarską, którą otaczał nas i nasze rodziny, niosąc nam równocześnie ojcowskie słowa pociechy i otuchy w przykrych chwilach życia.

Pamięć jego zasług i szczere uznanie dla Jego ofiarnej pracy trwać będzie stale w naszych szeregach i zawsze wspominać będziemy z wdzięcznością te niezliczone usługi, które nam tak ochotnie, z taką głęboką wiedzą i z takim współczującym sercem oddawał.

Żegnając go z okazji przejścia w zasłużony stan spoczynku, składamy Mu gorące życzenia długich lat w zdrowiu i pomyślności".

Zamieszczamy to podziękowanie z prawdziwą i pełną satysfakcją, tym więcej, iż, niestety, rzadko tylko danym nam jest zanotować podobne uczucia i podobne uznanie, zwłaszcza wobec obecnego pokolenia „urzędników sanitarnych" P. K. P. Nie należy gardzić ludzką wdzięcznością i ludzkim uznaniem, są to bowiem rzeczy cenne, zwłaszcza dla lekarza. A przecież tak łatwo zdobyć tę wdzięczność w sercach pracowników! Wystarczy pamiętać o etyce zawodu lekarskiego i cenić więcej własne sumienie niż kult dla paragrafów i papierków oraz niż obawę przed „niełaską" wysokich władz.

WYCIECZKA DO PARYŻA
NA MIĘDZYNARODOWĄ WYSTAWĘ SZTUKI I TECHNIKI

Prezydium Związku zamierza zorganizować wycieczkę członków Z. Z. M. na Międzynarodową Wystawę Sztuki i Techniki w Paryżu w jednej lub w kilku seriach, zależnie od ilości zgłoszeń.

Czas trwania wycieczki obliczony jest na 7—8 dni, w czym 4 dni pobytu w Paryżu. Koszt przejazdu koleją i autobusami, noclegów ze śniadaniami, zwiedzania Paryża, usługi i podatków oraz legitymacji wystawowej z uwzględnieniem wolnego przejazdu na kolejach niemieckich i na P. K. P. oraz zniżek na kolejach belgijskich i francuskich, lecz **bez kosztów utrzymania**, obliczony jest tymczasowo na 130 zł w razie przejazdu III kl. i 150 zł w razie przejazdu II klasą. Cena paszportu zbiorowego około 50 zł od osoby. Ponadto uczestnicy będą mogli zabrać z sobą akredytywy na sumę około 200—300 zł.

Urządzenie wycieczki uzależnia Prezydium od ilości zgłoszeń, które nadsyłać należy pod adresem Centrali możliwie bezzwłocznie, **z podaniem daty, od której reflektant korzystać może z urlopu na wyjazd oraz dokładnego osobistego adresu.**

ZE ZW. B. UCZESTNIKÓW WOJSKOWEJ STRAŻY KOLEJOWEJ R. P.

Zarząd Główny Związku b. Uczestników Wojskowej Straży Kolejowej R. P. przypomina, że b. uczestnikom Wojskowej Straży Kolejowej z lat 1918, 1919 i 1920, przysługuje prawo ubiegania się o specjalne zaświadczenie o przebiegu tej służby oraz, że zaświadczenia te zaliczane są do wysługi emerytalnej, jako służba wojskowa.

Adres Zarządu Głównego Związku: Warszawa, ulica Śniadeckich 15 m. 10.

WYDAWNICTWA TECHN. MIN. KOMUNIKACJI

Nakładem Ministerstwa Komunikacji, jako Nr 6 „Wydawnictw Technicznych" ukazało się ostatnio dzieło **inż. K. Pajewskiego,** p. t.

Technologia i Technika Malarsko - Lakiernicza.

Dzieło to jest jedynym w tej dziedzinie wyczerpującym podręcznikiem w języku polskim i spotkało się z przychylną oceną w sferach fachowych. Utrzymane na wysokim poziomie naukowym, odznacza się przystępnym wykładem i uwzględnia w całej pełni potrzeby służby warsztatowej na P. K. P.

Cena egzemplarza oprawnego zł 3,50.

Do nabycia w „Księgarni Technicznej", Warszawa, ul. Czackiego 3/5.

KOMUNIKAT

Komitetu Zbiórki na F. O. N. D. O. K. P. Warszawa.

W okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie przeprowadzono zbiórkę na F. O. N. Dotychczasowe rezultaty zbiórki:

w gotowiźnie 119.728,75 zł i 5 rubli rosyjskich w złocie.

Wyniki zbiórki jeszcze raz dały dowód wielkiej ofiarności kolejarzy i zrozumieniu zadań obrony kraju, oraz ugruntowania w świadomości społecznej przekonania, że stanowią drugą armię, na której może się oprzeć Rzeczpospolita.

OŚWIADCZENIE

Pomiędzy p. Wasilewskim Franciszkiem a mną nastąpiła zgoda. Ostrzegam przed szerzeniem plotek na tym tle.

Wrzos Teodor

Toruń w maju 1937 r.

PODZIĘKOWANIA

Za rychłe wypłacenie mi zapomogi pośmiertnej w sumie zł. 345 z powodu śmierci ś. p. męża mego Stanisława Sierockiego masz. P. K. P. w Bydgoszczy składam Zarządowi Z. Z. M. najgorętsze podziękowanie. Jednocześnie dziękuję Zarządowi Koła w Bydgoszczy za wypłacenie mi natychmiast po zgłoszeniu zapomogi w sumie zł 350 z kasy koleżeńskiej. Składam również serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie i oddali mężowi memu ostatnią posługę.

Bydgoszcz w maju 1937 r.

Marta Sierocka

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie pomocy prawnej, szczególnie zaś p. mec. Wacławowi Zaczyńskiemu za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem z powodu wypadku z dn. 6.IV.1936 r. w stacji Zdołbunów, składam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Zdołbunów w maju 1937 r.

Jan Kumasa

Składam to serdeczne podziękowanie Prezesowi Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. kol. Gruszczyńskiemu za gorliwe i skuteczne starania w sprawie przywrócenia mnie do obsługi parowozów.

Siedlce w maju 1937 r.

Jankowski

Wszystkim, którzy z okazji 25-lecia mojej służby kolejowej złożyli mi dowody serdeczności i życzenia, a w szczególności Naczelnikowi Oddziału Mech. p. inż. Millerowi, Zarządowi Okręgowemu Z. Z. M., Zarządom Kół Bydgoszcz i Gdynia, delegacjom oraz wszystkim kolegom składam są drogą najserdeczniejsze podziękowanie.

Jan Jagła
Maszynista-instruktor
w Oddziale Mech. Gdańsk

Gdańsk, w maju 1937 r.

Wzruszone do głębi szczerym współczuciem, okazanym nam po stracie naszych mężów: ś. p. Henryka Grochowskiego i Wacława Lubińskiego, tudzież dowodami troskliwości i opieki jakiej doznałyśmy od Związku Z. Z. M. w tak ciężkim dla nas okresie, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M., Władzom kolejowym, p. D-rowi Żuniakowi, doradcy prawnemu Związku, innym organizacjom zawodowym, oraz wszystkim pp. kolegom, znajomym i życzliwym pamięci Mężów naszych za oddanie im ostatniej posługi. Szczególną wdzięczność wyrażamy pp. E. Pruszyńskiemu, Wiceprezesowi Z. Z. M., oraz p. Chmielewskiemu, którzy z pełnym poświęceniem i ofiarnością zajęli się urządzeniem pogrzebu.

Warszawa, w maju 1937 r.

Zofia Grochowska i Joanna Lubińska z dziećmi.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. **Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15